(Zweites Blatt.)

Thorner Zeitung.

Nr. 200. | Dienstag, den 28. August | 1900.

Die moderne Schiffspanzerung.

(Schluß.)

Die fertige, bis auf ihre vorgeschriebene Dicke gewalzte weiche Stahlplatte wird auf gemahlene Holzkohle gelegt und mit feuerfesten Steinen derartig umbaut, daß die Flamme nicht die Kohle verzehren kann. Das Ganze wird alsdann auf einem Wagen in den Glühofen geschoben und einer Hitze ausgesetzt, welche im Stande wäre, Gußeisen zu schmelzen. In fünf Tagen steigt nun der Kohlenstoff etwa 75 Millimeter in die Platte hinein, und zwar so, daß er an der Oberfläche 1 pCt. beträgt und nach dem Innern bis 0,35 pCt. abnimmt. Darauf läßt man die Platte bis zur Kirschrothhitze abkühlen und taucht sie in ein Oelbad. Noch einmal im Glühofen erwärmt, bis sie dunkelkirschroth ist, wird sie dann mit Wasser bespritzt, welches unter einem Druck von zwei Atmosphären steht. Letzterer ist erforderlich, weil sich sonst das Wasser über der heißen Platte bereits in Dampf verwandeln würde, ehe es sie berührt. — Wenn auch die Geschosse jetzt die härteste Schicht durchbrachen, so zersplittern sie selbst ebenfalls gleich einem gegen eine Wand geworfenen Schneeball. Der Hauptnachtheil des Verfahrens war seine relativ lange Dauer. Denn da die Platte fünf Tage im Ofen bleiben, dieser aber 48 Stunden vorher angeheizt werden mußte, so nahm der Proceß mit einer einzigen Platte etwa acht Tage in Anspruch.

Krupp fand hier Abhülfe, indem er über zwei glühende Platten unter Luftabschluß Leuchtgas leitet, wobei sich der Kohlenstoff aus dem Gas abscheidet und begierig vom Stahl aufgesogen wird, Die Platten, denen übrigens etwas Nickel und Chrom zugesetzt wird, sind auf der Vorderseite so hart, daß sie Glas fast wie Diamant schneiden, und auf der Rückseite so zähe, daß keine Sprünge beim Beschießen eintreten. Die deutschen Panzerplatten gehören seitdem zu den besten der Welt.

Während man früher die Dicke des Panzers gleich dem Kaliber der Geschütze machte, kann man sie jetzt bei der fortschreitenden Verbesserung immer mehr reduciren, so daß man heut zu Tage kaum noch über 30 Centim. gehen wird. Krupp hat nach den Versuchen auf seinem Schießplatz die Formel aufgestellt, daß ein gutes Geschoß so viel Decimeter Schmiedeeisen durchschlägt, als es lebendige Kraft in Metertonnen pro Quadrat-Centimeter Querschnitt besitzt.

Mit dem Gewicht einer Panzerplatte ging man früher bis nahezu 40 To., jetzt bis etwa 25 bis 30 To.; aber man geht gern bis an das Maximalgewicht heran, weil die Widerstandsfähigkeit mit der Masse wächst. Die Länge überschreitet gewöhnlich nicht vier bis fünf Meter, die Breite nicht 2,5 Meter, wobei man im Allgemeinen der Fugen wegen die Breite auf Kosten der Länge bevorzugt. Krümmungen der Platten nach zwei Richtungen hin, also windschiefe Flächen, sind thunlichst zu vermeiden, weshalb auch die Spanten in der Construktionswasserlinie (Tiefladelienie) ziemlich senkrecht verlaufen. Geringe Biegungen konnten früher in kaltem Zustand auf dem Bauplatz durch schwere hydraulische Pressen vorgenommen werden, jetzt muß die Platte vor dem Härten vollständig gebogen und auf ihre erforderliche Dicke gewalzt sein. Soll irgend eine Stelle späterhin noch bearbeitet werden, dann läßt man sie lieber ungehärtet, als daß man sie durch ein Knallgasgebläse wieder weich macht. Dasselbe gilt von den Schlußplatten, welche ungehärtet bleiben, damit die Kanten eventuell behobelt werden können. — Beim Panzerplattenwalzwerk, das naturgemäß besonders schwer ist, wird die Oberwalze durch eine eigene Dampfmaschine verstellt. Das Eisenstück für die Platte von 12 bis 30 Tonnen Gewicht besteht aus drei bis fünf recht starken und mehrfach zusammengeschweißten Schweißeisenblechen oder aus einem gegossenen und vorgehämmerten Flußeisenblock. Derselbe wird aus dem Glühofen mittels einer mechanisch bewegten Kette auf einem Wagen zum Walzwerk gezogen und passirt dasselbe mehrmals, wobei er von mechanisch bewegten Transportwalzen, die sich vor und hinter dem Walzwerk befinden, unterstützt wird. — Bei der Abnahme verfährt man jetzt folgendermaßen: man läßt mehrere Platten ein sogenanntes Loos bilden und wählt aus diesem eine Platte zum Beschießen aus. Erweist sich diese Probeplatte als gut, d. h. gehen von dem Schußloch keine größeren Risse, selbst nicht hinten auf der Ausbauchung, aus und findet kein Abtrennen eines Stückes statt, dann wird das ganze Loos angenommen, andernfalls verworfen.

Für die Anzahl der Bolzen galt vordem als Regel, daß einer auf ein Quadratmeter gepanzerte Fläche kam, was etwa 25 Quadratcentimeter Bolzenquerschnitt pro Tonne Panzergewicht ergab; jetzt setzt man einen Bolzen bereits auf 0,5 Quadratmeter Fläche, so daß auf eine Tonne Panzergewicht etwa 33 Quadratcentimeter Bolzenquerschnitt entfallen. Die Bolzen haben natürlich auch gewisse Proben zu bestehen, so die Biege- und Belastungsprobe. 32 Kilogr. pro Quadratmillimeter ist die mindeste Beanspruchung, bei welcher der Bolzen reißen darf. Die früheren Bolzen zur Befestigung der Panzerplatten waren mit einem konischen Kopf versehen und wurden von Außen durch den Panzer gesteckt. War die Außenhaut des Schiffes aus Holz, dann trug der Bolzen in seiner unteren Hälfte ein steiles Gewinde, war sie aus Eisen, dann wurde er mittels einer Mutter angezogen. Eine neue Befestigungsart hatte dann schon die Firma Schneider bei den Stahlplatten angegeben, welche sie zu den vorhin erwähnten Schießversuchen in Spezzia eingesandt hatte. Die Bolzen wurden nämlich von innen hineingesteckt und in den Panzer geschraubt, aber nur so weit, als der schmiedeeiserne, weiche Theil reichte; die stählerne Oberfläche blieb dabei intakt. Diese Methode bewährte sich sehr gut und wird heutzutage ausschließlich angewendet. Der Bolzen selbst erfährt freilich noch einige kleine Veränderungen. Da der Gewindetheil ja schwächer ist als der übrige, so würde ein etwaiger Bruch dicht an der Mutter entstehen, und diese könnte wiederum beim Abfliegen Schaden anrichten. Darum dreht man den cylindrischen Theil des Bolzens bis auf den Kerndurchmesser des Gewindes ab und umgießt ihn mit Weißmetall. Da man ferner neuerdings die Holzhinterlage immer mehr reducirt, so werden die Bolzen durch einen rohrartigen, 12 Zoll langen Stahlkörper, der zwischen die Beplattung hinter dem Panzer und den Unterlegscheiben eingeschoben wird, verlängert, weil die Elasticität mit der Länge zunimmt.

Die Entwickelungsgeschichte des Schiffspanzers ist also nur kurz, aber rühmlich ist mit ihr der deutsche Name verknüpft.

Die sibirische Eisenbahn.

Die „St. Petersburger Zeitung" giebt folgende Uebersicht des Eisenbahnverkehrs auf der Transbaikal-Eisenbahn.

Von Wladiwostok nach Chabarowsk werden täglich Eisenbahnzüge befördert, die aus Waggons der drei Klassen bestehen; zum Bestande eines jeden Zuges gehört ein Restaurationswagen, der die Reisenden für 3 bis 5 Rbl. täglich verpflegt. Die Fahrt von Wladiwostok bis Chabarowsk kostet erster Klasse 17 Rbl., zweiter Klasse 10 Rbl. 20 Kop. und dritter Klasse 6 Rbl. 80 Kop. Die Entfernung beträgt 716 Werst; die Fahrt dauert 28 Stunden.

Die Strecke von Chabarowsk über Blagowjeschtschensk nach Strjetensk (2136 Werst) wird auf dem Amur und der Schilka auf Dampfern zurückgelegt. Die Amur-Dampfschifffahrtsgesellschaft expedirt jeden fünften Tag aus Chabarowsk einen Postdampfer, der bis Blagowjeschtschensk sechs Tage fährt. Die Verpflegung kostet 2 Rbl. täglich.

Die Fahrt von Blagowjetschensk bis Strjetensk wird in ungefähr acht Tagen zurückgelegt. Bei niedrigem Wasserstande werden die Passagiere auf Barken gefördert, die von Dampfern mit geringem Tiefgang geschleppt werden. Die Fahrt von Chabarowsk bis Blagowjeschtschensk (918 Werst) kostet erster Klasse 22 Rbl. 96 Kop., zweiter Klasse 13 Rbl. 77 Kop. und dritter Klasse 3 Rbl. 6 Kop., von Blagowjeschtschensk bis Strjetensk (1197 Werst) erster Klasse 29 Rbl. 94 Kop., zweiter Klasse 17 Rbl. 96 Kop. und dritter Klasse 3 Rbl. 99 Kop., Bagage pro Pud 1 Rbl. 20 Kop.

Von Strjetensk an reist man mit der Eisenbahn; die Züge gehen drei Mal in der Woche ab und treffen über Tschita am dritten Tage in Myssowaja ein, wo die vier Stunden währende Ueberfahrt über den Baikal stattfindet; die Entfernung vom anderen Ufer des Baikal bis Irkutsk beträgt 62 Werst. Die Gesammtentfernung von Strjetensk beträgt 1175 Werst. Die Fahrt kostet für alle Wagenklassen 19 Rbl.

Zwischen Irkutsk und St. Petersburg verkehren täglich aus allen Wagenklassen bestehende Züge; die Fahrtdauer beträgt 12 Tage, die Entfernung 5597 Werst. Die Fahrpreise stellen sich erster Klasse auf 69 Rbl. 50 Kop., zweiter Klasse auf 41 Rbl. 70 Kop. und dritter Klasse auf 27 Rbl. 80 Kop.

Außer den täglichen Zügen wird aus Irkutsk an jedem Freitag ein durchgehender Schnellzug nach Moskau abgelassen. Der Weg von Wladiwostok nach St. Petersburg kann also in 30 bis 35 Tagen zurückgelegt werden. Die Reise in umgekehrter Richtung wird um mindestens sechs Tage rascher zurückgelegt, da die Dampferfahrt stromabwärts weniger Zeit in Anspruch nimmt. Die Kosten der ganzen Reise (9922 Werst) stellen sich einschließlich Verpflegung erster Klasse auf rund 250 Rbl., zweiter Klasse auf rund 170 Rbl. und dritter Klasse auf rund 90 Rbl.

Der gestohlene Paletot.

Humoristische Skizze nach dem Ungarischen von

Armin Ronai.

Es regnete in Strömen, als ich mit meinem Freunde Oskar den Klub verließ. Es war so ein constanter, entschiedener, kalter Regen, der Alles durchdringt mit seiner feuchten Kälte, Schnupfen verursacht, Influenza hervorruft — mit einem Wort ein scheußlicher Regen, dem man das Schlimmste zutrauen konute.

So lange wir uns noch in der inneren Stadt befanden, boten die engen Straßen und hohen Häuser noch einigen Schutz gegen Wind und Wetter. Einmal aber draußen in der Villenvorstadt, wo der Sturm ungehindert wüthen konnte, waren wir wehrlos dem Ungemach preisgegeben. Von allen Seiten drang das Naß auf uns ein, wir wateten in einem Meer, und von den Bäumen fielen große, schwere Tropfen auf uns hernieder, durchdrangen Schirm und Kleider und gingen selbst durch die Poren unserer Haut!

Oskar war der Glücklichere. Da lag schon seine Villa, ich hatte noch einen Marsch von einer guten Viertelstunde vor mir. Als er sein Thor aufgeschlossen hatte, betrachtete er mich mit mitleidsvollen Blicken.

„Alter Freund, Du frierst wohl sehr?"

„Na, und ob—b—b!" erwiderte ich zähneklappernd. „Schau' nur her," und dabei verfolgten wir den kleinen Fluß, der von meiner Schulter an den Kleidern herablief und sich schlängelnd in den Rinnstein ergoß.

Oskar, der Glücklichere, lachte lustig auf.

„Wohl dem, der im Trockenen ist! Und da sagt noch der griechische Philosoph, das Wasser sei das Beste! Nein, lieber Freund, so kannst Du nicht heimgehen. Weißt Du was? Schlafe bei mir heute Nacht!"

„Oho, was würde meine Frau dazu sagen? Nein, das geht nicht."

„Nun, dann nimm wenigstens noch meinen Ueberzieher; unter der doppelten Hülle wird es Dir doch wohler sein."

„Es war in der That ein herrlicher Ueberzieher. Brauner Grundton mit hellgelben Streifen. Noch ganz wollig neu. Er reichte bis an die Knöchel herunter und bedeckte schützend den ganzen Körper. Er war, wie gesagt, ein Prachtstück von einem Ueberzieher.

„Meinetwegen," rief ich, „gieb ihn nur her, bei dem Hundewetter kann ich ihn recht gut gebrauchen."

Damit hatte sich auch Oskar des Mantels bereits entledigt und ihn mir umgehängt. Eine wohlige Wärme durchströmte mich sofort unter dieser doppelten Hülle, und ganz dankbar schüttelte ich meinem Freunde beim Abschied die Hand.

„Gieb mir nur auf meinen Paletot Acht," rief mir noch Oskar lachend nach, „er ist noch ganz neu, ich habe ihn erst vor vierzehn Tagen gekauft."

Damit trennten wir uns, und ich steuerte durch das Unwetter meinem Heim entgegen. Nun ging es freilich viel besser. Ich fühlte kaum mehr etwas von der feuchten Kälte, denn der Paletot des Freundes war ein ganz prächtiger Schutz. Daheim angelangt, hing ich den Ueberzieher an den Kleiderhalter im Vorzimmer, ging dann mit aller Beschleunigung zu Bett und in der wohligen Wärme war ich längst eingeschlafen, als meine Frau noch nicht einmal die erste Hälfte ihrer Gardinenpredigt beendigt hatte.

Andern Tages war wieder herrlicher Sonnenschein, und kein Mensch dachte daran, einen Ueberzieher zu tragen. Auf der Straße traf ich zufällig mit Oskar zusammen, und wir sprachen lange von Geschäften. Beim Abschiednehmen rief ich noch:

„Eh, Oskar, Deinen Ueberzieher werde ich Dir nach Hause schicken."

„Pressirt gar nicht," rief er zurück, „es scheint ja jetzt schön bleiben zn wollen."

Richtig kam mir die Sache auch ganz aus dem Gedächtniß. Man hat ja als moderner Mensch nicht immes Zeit, an geliehene Paletots zu denken. Nach etwa fünf Tagen sagte meine Frau während des Mittagessens so nebenbei;

„Du, der Schneider war heute hier."

„So, was wollte er denn?"

„Ich habe ihm die Kleider unserer Buben zum Ausbessern gegeben; Du weißt ja, Robert's Hosen haben einen großen Hängeriß — — —"

„Ich denke, er hat sein Fett dafür bekommen?"

„. . . Und Karls Rock braucht einen neuen Kragen. Und Dein Ueberzieher wird wohl bald fertig sein."

„Welcher Ueberzieher?"

„Nun, der, welcher gewendet werden sollte. Der Schneider sagte, Du habest schon mit ihm darüber gesprochen; Marie hat ihn ihm gegeben."

Ich begann Schlimmes zu ahnen und schrie aus Leibeskräften nach dem Stubenmädchen — die elektrische Klingel schien mir für diesen Fall zu sanft zu sein.

„Marie," schrie ich, als sie kaum sichtbar war, „haben sie dem Schneider einen Paletot zum Wenden gegeben?"

„Jawohl, vorige Woche."

„Welchen denn?"

„Den langen braunen, der im Vorzimmer hing."

Ich sank wie vernichtet in meinen Stuhl zurück und schlug die beiden Hände zusammen. Meine Frau fragte ganz ängstlich:

„Ja, was ist denn geschehen?"

„Was geschehen ist? Ihr habt Oskars funkelnagelneuen Paletot dem Schneider zum Wenden gegeben! Wie es neulich so geregnet hat, hatte er ihn mir gepumpt, und ich vergaß ganz daran, ihn zurückzuschicken."

„Himmel," rief meine Frau und schlug nun ihrerseits die Hände zusammen, „laufe doch rasch 'mal zum Schneider, vielleicht hat er den Mantel noch nicht in Arbeit genommen."

Ich ließ das Mittagsessen im Stich und rannte zu dem nicht weit von uns wohnenden Schneider. Natürlich war der Meister im höchsten Grade erstaunt, mich persönlich bei ihm anrücken zu sehen. Er war sonst nicht gewöhnt, daß ich mich um die Schneiderarbeiten meines Hauses kümmerte. Er konnte ja nicht wissen, daß ich diesmal mit dem Erbfehler aller Schneider, übernommene Aufträge stets eine Woche später wie versprochen auszuführen, rechnete.

„Nun, lieber Meister," sprach ich ihn mit der ausgesuchtesten Freundlichkeit an, „stecken wohl tief in der Arbeit drin! Na ja, die Saison."

„Freilich, Herr, wir haben tüchtig zu schaffen, aber wir greifen auch fest zu. Unsere Kunden sollen alle befriedigt werden."

„Unsere Sachen eilen gar nicht, lieber Meister."

„O, das ist ja Alles schon in Arbeit! — Johann, rasch den blauen Ueberzieher."

Den blauen . . . dann irrt er sich also? Ich schöpfe wieder Hoffnung.

Der Lehrjunge bringt einen eleganten blauen Ueberzieher und breitet ihn auf dem Tische vor mir aus.

„Hier ist er," meinte der Schneider, verbindlich lächelnd.

„Das ist er aber nicht; meiner war dunkelbraun mit gelben Streifen."

„Ganz recht, früher; sein Inneres war aber dunkelblau. Wir haben ihn gewendet, ganz, wie Sie es gewünscht haben."

Ich besah mir das Kleidungsstück näher — es hatte seine Richtigkeit. Wunderbare Tuchfabrik, die solche Stoffe produzirt.

Was thu' ich nun? Wie kann ich Oskar einen blauen Ueberzieher zurückgeben, da er mir doch einen gelbgestreiften braunen geborgt hatte! Ich konnte vor Bestürzung lange kein Wort sprechen. Endlich sagte ich zögernd zu dem Schneider, der noch immer triumphirend dastand:

„Ich glaube, er war früher doch schöner."

„Ganz meine Ansicht," erwiderte dieser, vielleicht wäre es noch gar nicht nöthig gewesen, ihn zu wenden. Es war ja noch in ganz gutem Zustand. Uebrigens kann man ihn auch so zur Noth noch tragen."

„Zur Noth ist gut! Wissen Sie 'was, Meister, nähen Sie noch einen Sammetkragen darauf, aber einen recht breiten."

„Sammet ist nicht mehr modern."

„Thut nichts. Ich muß einen Sammetkragen d'rauf haben."

„Die Kunden befehlen, die Handwerker gehorchen," rief mir noch mein Schneider nach. Dann verließ ich, nicht sehr froh gestimmt das Lokal.

Fünfzehn Mark kostete mich die Geschichte und dabei war mein eigener Ueberzieher immer noch nicht gewendet, und der hätte es in der That nöthig gehabt.

Andern Tages sandte ich den Paletot mit einem Billet an Oskar, Ich schrieb ihm:

„Lieber Freund! Der Ueberzieher, den Du mir vorige Woche geliehen hattest, wurde aus meinem Vorzimmer gestohlen. Natürlich habe ich Dir sofort einen neuen gekauft. Es umarmt Dich
Dein Freund."

Oskar wollte den Paletot natürlich nicht annehmen, und es kostete mich sehr viel Mühe, ihn dazu zu bewegen. Als er endlich soweit war, wunderte er sich nur darüber, daß der Ueberzieher ihm so gut paßte. Von Anderen hörte ich aber, daß es ihm um den gestohlenen Paletot doch sehr leid war. Er habe monatelang gesucht, bis er die ihm zusagende Farbe gefunden hatte, und nun müsse er einen so gewöhnlichen dunkelblauen tragen . . .

Der Sommer verstrich, der Winter dazu und noch einige Jahreszeiten in der üblichen Reihenfolge. Oskar hatte den blauen Ueberzieher weitergetragen, ohne eine Ahnung davon zu haben, wie nahe dabei sein brauner mit gelben Streifen war. An einem schönen Frühjahrstage trat Oskar ziemlich erregt bei mir ein und sagte nach kurzer Begrüßung:

„Erinnerst Du Dich noch meines braunen Ueberziehers?"

Ich war einigermaßen betroffen.

„Wie denn nicht! Du meinst doch den, den man bei mir stahl?"

„Ganz recht. Denke Dir nur, er hat sich wieder vorgefunden."

„Unmöglich."

„Und doch ist es so! Und dazu ist er noch in ganz neuem Zustand, als wäre er seit jenem kritischen Tage nicht mehr getragen worden."

„Vielleicht irrst Du Dich doch, Oskar!"

„Nein, ich bin meiner Sache sicher; es ist derselbe Ueberzieher."

„Uud wie kam er zu Dir zurück?"

„Vor ein paar Tagen schickte ich den blauen Ueberzieher — Du weißt, den Du mir als Ersatz gekauft hattest — zu meinem Schneider. Er war schon etwas schäbig geworden, und so entschloß ich mich, ihn einfach — wenden zu lassen."

„Ah, nun verstehe ich."

„Was verstehst Du?"

„Nichts, nichts, fahre nur fort."

„Nun, also ich schicke dem Schneider meinen blauen Ueberzieher, und er schickt mir einen braunen mit gelben Streifen zurück. Ich renne sofort zum Meister und sage, daß das nicht mein Rock sei. Der Schneider schwört Stein und Bein, daß es doch mein Paletot sei. Ich freilich behaupte dagegen, es wäre allerdings der Meine, aber nicht der Jetzige, sondern einer, den man mir vor langer Zeit gestohlen hatte. Der Schneider ist darob sehr beleidigt und zeigt mir die Kehrseite des Stoffes, die tiefblau ist. Obendrein drohte er mir noch mit einer Ehrenbeleidigungsklage. Nun kenne sich da Jemand bei der Sache aus."

„Ich, lieber Freund," rief ich salbungsvoll, „ich kenne mich hier aus und werde Dir die Sache gleich erklären."

Darauf erzählte ich ihm die ganze Geschichte, wie sie sich damals zugetragen hatte. Als ich zu Ende war, schlug sich Oskar an die Stirn und rief:

„So, darum also! Aus diesem Grunde war die obere Tasche meines blauen Ueberziehers rechts und die Brusttasche, die sich sonst immer rechts befindet, auf der Herzseite! Ich hielt das für eine specielle Verrücktheit Deines Lieferanten."

Ich lud Oskar natürlich zum Nachtessen ein, und wir lachten noch lange über die verwickelte Geschichte seines gestohlenen Paletots.

Kunst und Wissenschaft.

Zu Prof. Max Koners letzten Werken gehört ein neues — Atelier, das nach seinen Ideen in dem Neubau Bellevuestraße 6a vom Regierungs-Baumeister Otto Stahn ausgeführt wird. Es ist eine Künstlerwerkstatt, die sich den Ateliers von Lenbach und Stuck an die Seite stellt. Sie ist antik-römischer Art durchgebildet und entzückend ausgestattet. Der Fußboden besteht aus römischer Marmor-Mosaik, und auch eine Mosaiknische, die Koner besaß, ist in den Bau hineinkomponirt worden. Das Atelier hat sowohl Oberlicht wie Nord-, Süd- und gemischtes Licht. Eine besondere Terrasse wurde für Freilichtmalerei geschaffen. Den oberen Theil des Treppenhauses hatte sich Prof. Kroner für eine Sammlung seiner Bilder vorbehalten. Der Künstler freute sich fast kindlich auf das neue Heim und wollte noch wenige Wochen vor seinem Tode einen Vertrag auf 10 Jahre schließen.

Kopenhagen, 25. August. Die in der Nähe von Island gefundene Boje trägt die Inschrift „Andrée's Polarexpedition 1896 Nr. 8" und trieb am 28. Juli d. Js. in Grindavik an Land. Ein Isländer aus der Gegend von Grindavik fand die Boje. Der Minister des Auswärtigen sandte heute Nachmittag die Boje dem hiesigen schwedisch-norwegischen Geschäftsträger zu.

Vermischtes.

— Der Fürst von Bulgarien auf der Lokomotive. In einer Reihe von Tagesblättern erscheint eine Mittheilung über eine Fahrt, die der Fürst von Bulgarien auf der Lokomotive des Salzburg-Münchener Schnellzuges gemacht, und die für das betheiligte Zugpersonal üble Folgen gehabt haben soll. Nach genauer Erkundigung der „M. N. N." verhält sich der Vorfall also: Am 29. Juni bestieg der Fürst von Bulgarien auf der Fahrt von Salzburg nach München die Lokomotive des Orient-Expreßzuges und legte die Strecke auf der Maschine zurück. Alsbald erschienen in der Tagespresse Mittheilungen über diesen Vorfall. Es wurde hierbei tadelnd bemerkt, daß im Interesse der Fahrsicherheit der Fürst es besser unterlassen hätte, sich auf die Zugmaschine zu begeben. Die vorgesetzte Stelle betrachtete das Vorkommniß, als sie hiervon Kenntniß erhielt, unter dem gleichen Gesichtspunkte. War die Anwesenheit des Fürsten auf der Lokomotive an sich schon geeignet, den Führer in seiner Sicherheit und Unbefangenheit zu irritiren, so wurde die Fahrsicherheit noch mehr dadurch gefährdet, daß es dem Führer leicht passiren konnte, daß er, durch die Aufmerksamkeit, die er dem Fürsten bei einer Unterhaltung oder bei der Stellung von Fragen zuwenden mußte, von der pflichtgemäßigen strengen Beobachtung der Strecke abgelenkt, ein Signal überführe oder sich sonst eines Versehens schuldig machte, das dem Zuge möglicher Weise verhängnißvoll werden konnte. Der Führer hatte sich durch die Zulassung des Fürsten auf der Lokomotive einer Uebertretung der im Interesse der Fahrsicherheit erlassenen strengen Dienstvorschriften schuldig gemacht. Wenn bei Beurtheilung seines Verhaltens auch in Betracht gezogen wurde, daß er durch den hohen Rang der zu ihm auf die Maschine sich begebenden Persönlichkeit sich habe beeinflussen lassen, so konnte die vorgesetzte Stelle gleichwohl nicht zugeben, daß der Führer und Heizer in dem Genusse der ihnen vom Fürsten zugewiesenen Belohnung verblieben, da ein dienstliches Vergehen unter keinen Umständen mit einer Belohnung bedacht werden darf. Der Fürst hatte nämlich dem Lokomotivführer 60 Fr. und dem Heizer 30 Fr. Belohnung verabreichen lassen. Die Beiden wurden unter Ausspruch einer strengen Verwarnung angewiesen, das erhaltene Geld an die fürstliche Hofhaltung wieder zurückzuerstatten. Hiervon wurde das fürstliche Hofmarschallamt Seitens der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen schriftlich verständigt. Daß die Entscheidung in der Angelegenheit nicht ohne Einvernehmen des Ministeriums geschah, ist selbstverständlich, da es sich um einen Souverän handelte. Daß an den Fürsten selbst irgenwie persönliche Vorstellungen gerichtet wurden, ist nicht richtig. Dies wäre auch bei irgend einer beliebigen Privatperson nicht geschehen, da nur das Dienstpersonal für die Einhaltung der dienstlichen Vorschriften verantwortlich zu machen ist. Die Generaldirektion ist bei diesem Entscheide von der Ansicht ausgegangen, daß es dringend nöthig ist, die Dienstesvorschriften hinsichtlich der Fahrsicherheit mit aller Strenge aufrecht zu erhalten, da sich verschiedentlich die Neigung zu erkennen giebt, das Mitfahren auf den Zuglokomotiven zu einem Sport auszubilden.

Für die Redaktion verantwortlich: Curt Plato in Thorn.

Handelsnachrichten.

Amtliche Notirungen der Danziger Börse.

Sonnabend, den 25. August 1900.

Für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten werden außer dem notirten Preise 2 M. per Tonne sogenannte Factorei-Provision usancemäßig vom Käufer an den Verkäufer vergütet.

Weizen per Tonne von 1000 Kilogr.
inländisch hochbunt und weiß 753—821 Gr. 148 bis 156 Mark bez.
inländisch bunt 745—804 Gr. 148—154 M. bez.
inländ. roth 766—807 Gr. 150—151½ M. bez.

Roggen per Tonne von 1000 Kilogramm per 714 Gr. Normalgewicht
inländisch grobkörnig 738—762 Gr. 127—128 M. bez.

Gerste per Tonne von 1000 Kilogr.
inländisch große 668—721 Gr. 136—148 M. bez.
transito kleine 605 Gr. 105 M. bez.

Hafer per Tonne von 1000 Kilogr.
inländischer 125 M. bez.

Rübsen per Tonne von 1000 Kilogr.
inländisch Winter- 215 M. bez.

Raps per Tonne von 1000 Kilogr.
inländisch Winter- 250—257 Mk. bez.

Kleie per 50 Klg. Weizen- 3,80—4,30 M.

Der Vorstand der Producten-Börse.

Amtl. Bericht der Bromberger Handelskammer.

Bromberg, 25. August 1900.

Weizen 140—148 Mark, abfallende Qualität unter Notiz.

Roggen, gesunde Qualität 130—135 Mk., feuchte abfallende Qualität unter Notiz.

Gerste 128—134 Mk., feine Qualität über Notiz b. 140 Mk.

Hafer alter 130—135 Mk., neuer 125—130 Mk.

Futtererbsen nominell ohne Preis.

Kocherbsen 140 - 150 Mark.

Druck und Verlag der Rathsbuchdruckerei Ernst Lambeck, Thorn.